

PATENT ABSTRACTS OF JAPAN

(11)Publication number : 10-061503

(43)Date of publication of application : 03.03.1998

(51)Int.Cl.

F02M 25/07

F02M 25/07

F02M 25/07

F02D 21/08

F02D 21/08

F02D 23/00

F02D 41/02

(21)Application number : 08-241021

(71)Applicant : HINO MOTORS LTD

(22)Date of filing : 26.08.1996

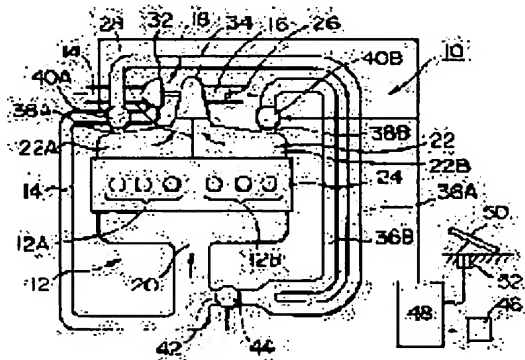
(72)Inventor : FUNAYAMA NOBUHIRO
SHIMOKAWA KIYOHIRO**(54) EXHAUST GAS RECIRCULATION DEVICE OF MULTI-CYLINDER ENGINE WITH SUPERCHARGER**

(57)Abstract:

PROBLEM TO BE SOLVED: To prevent the driving of a supercharger from being hindered by an exhaust gas recirculation action, secure a prescribed EGR(exhaust gas recirculation) rate by a steady operation and prevent black smoke from being generated owing to the introduction of excessive EGR gas into an intake passage at the time of a transient operation like a rapid acceleration.

SOLUTION: A plurality of cylinders of a multi-cylinder engine 12 are divided into a plurality of cylinder groups 12A and 12B so that the ignition order may not be continuous within each group. Recirculation passages 36A and 36B which are communicated from an exhaust passage 22 to an intake passage 20 are installed for every cylinder groups 12A and 12B. Each of recirculation control valves 40A and 40B controls recirculation quantity of exhaust gas on the side of the exhaust passage of each of recirculation passages 36A and 36B.

A shut off valve 44 is on the side of the intake passage of each of the recirculation passage 36A and 36B, is in its full open state by low load or medium load of a steady operation and is in its full closed or half-open state by high load. Excessive exhaust gas is prevented from being introduced into the intake passage because the shut off valve 44 instantaneously becomes its full closed state due to a rapid actuation of an accel.

**LEGAL STATUS**

[Date of request for examination] 07.05.2001

[Date of sending the examiner's decision of rejection] 31.08.2004

[Kind of final disposal of application other than the examiner's decision of rejection or

(19) 日本国特許庁 (J P)

(12) 公開特許公報 (A)

(11) 特許出願公開番号

特開平10-61503

(43) 公開日 平成10年(1998) 3月3日

(51) Int.Cl. ⁹	識別記号	庁内整理番号	F I	技術表示箇所
F 0 2 M 25/07	5 5 0		F 0 2 M 25/07	5 5 0 G 5 5 0 B 5 5 0 C 5 2 0 D 5 7 0 M
	5 2 0			
	5 7 0			
審査請求 未請求 請求項の数 4 F D (全 8 頁) 最終頁に続く				

(21) 出願番号 特願平8-241021

(22) 出願日 平成8年(1996) 8月26日

(71) 出願人 000005463

日野自動車工業株式会社

東京都日野市日野台3丁目1番地1

(72) 発明者 松山 悦弘

東京都日野市日野台3丁目1番地1 日野
自動車工業株式会社内

(72) 発明者 下川 清広

東京都日野市日野台3丁目1番地1 日野
自動車工業株式会社内

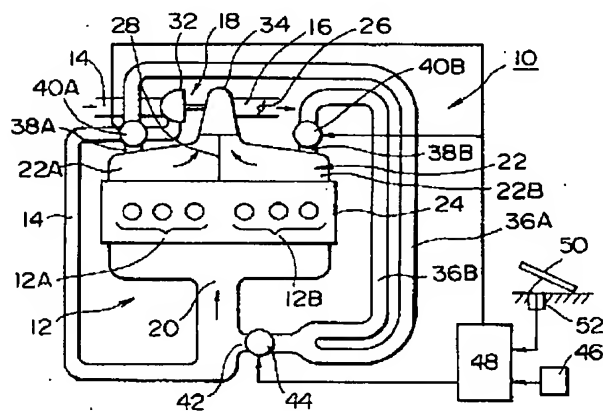
(74) 代理人 弁理士 菊池 新一 (外1名)

(54) 【発明の名称】 過給機付き多気筒エンジンの排気ガス再循環装置

(57) 【要約】

【課題】 排気ガス再循環作用が過給機の駆動に支障がないようにし、且つ定常運転で所定の E G R 率を確保することができる上に急加速の如き過渡運転時に過剰な E G R ガスが吸気通路に導入されて黒煙が発生することがないようにする。

【解決手段】 多気筒エンジン 1 2 の複数の気筒は着火順序が各群内で連続しないように複数の気筒群 1 2 A、1 2 B に分割され、各気筒群 1 2 A、1 2 B 毎に排気通路 2 2 から吸気通路 2 0 に連通する再循環通路 3 6 A、3 6 B が設置される。各再循環制御バルブ 4 0 A、4 0 B は、各再循環通路 3 6 A、3 6 B の排気通路側で排気ガスの再循環量を制御し、シャットオフバルブ 4 4 は再循環通路 3 6 A、3 6 B の吸気通路側にあつて定常運転の低負荷又は中負荷で全開状態であり、高負荷で全閉又は半開状態である。また、このシャットオフバルブ 4 4 は、アクセルの急踏み込みで瞬時に全閉状態となって過剰な排気ガスが吸気通路に導入されることがないようにする。



【特許請求の範囲】

【請求項 1】 複数の気筒を着火順序が各群内で連続しないように複数の気筒群に分割し、前記複数の気筒群の各気筒群毎に排気通路から吸気通路に連通するように設置されて前記各気筒群の排気通路から排出された排気ガスを前記吸気通路へ再循環する複数の再循環通路と、各再循環通路の相応する排気通路側連通口にそれぞれ設けられて前記各気筒群の排気通路から排出された排気ガスの再循環量を制御する複数の再循環制御バルブと、前記再循環通路の前記吸気通路側連通口に設けられ通常では全開しているがエンジンの高負荷時に全閉又は半開状態に絞られるシャットオフバルブとを備えていることを特徴とする過給機付き多気筒エンジンの排気ガス再循環装置。

【請求項 2】 請求項 1 に記載の過給機付き多気筒エンジンの排気ガス再循環装置であって、エンジンの定常時における中負荷域で、前記シャットオフバルブは全開のまま前記複数の再循環制御バルブは半開状態に制御されることを特徴とする過給機付き多気筒エンジンの排気ガス再循環装置。

【請求項 3】 請求項 1 又は請求項 2 に記載の過給機付き多気筒エンジンの排気ガス再循環装置であって、前記シャットオフバルブは、エンジンの非定常時において瞬時に全閉状態にされて前記排気ガスの前記吸気通路への再循環を遮断するように制御されることを特徴とする過給機付き多気筒エンジンの排気ガス再循環装置。

【請求項 4】 請求項 3 に記載の過給機付き多気筒エンジンの排気ガス再循環装置であって、前記シャットオフバルブは、アクセルに応動していることを特徴とする過給機付き多気筒エンジンの排気ガス再循環装置。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】本発明は、排気マニホールド等の排気通路へ排出された排気ガスを吸入通路へ再循環させて、NO_xを低減する排気ガス再循環装置（エキゾーストガスリサーキュレーションシステム又は EGR 装置）の改良に関し、特にターボ等の過給機を有する多気筒エンジンの排気再循環装置の改良に関するものである。

【0002】

【従来の技術】排気ガス再循環装置は、排気ガスの一部を排気通路から取り出して吸気通路へ再循環させ、排気ガス中の不活性気体が有する熱容量によって最高燃焼温度を低下させて NO_xを低減し、大気汚染を防止している。また、過給機、例えば、排気タービン過給機は、エンジンの排気タービンによって駆動されるコンプレッサによって吸気を大気圧以上に昇圧し、高密度の吸気をシリンダ内に供給してエンジンの出力を増加している。

【0003】このような排気タービン過給機エンジンに適用された従来技術の排気ガス再循環装置の一例が実開

平 1-173445 号公報に記載され、この公知の装置は、図 8 に示されている。この従来技術の装置において、排気タービン過給機 118 は、吸気を昇圧するコンプレッサ 132 と多気筒エンジン 112 の排気通路 122 からの排気ガスによって駆動されてコンプレッサ 132 を駆動する排気タービン 134 とから成っており、吸気通路 120 にはこのコンプレッサ 132 によって昇圧された吸気が供給される。

【0004】また、排気ガス再循環装置 110 は、多気筒エンジン 112 の排気通路 122 と吸気通路 120 とを連通する再循環通路 136 から成り、この再循環通路 136 の排気通路側連通口（排気ガス入口）138 と吸気通路側連通口（排気ガス出口）142 にそれぞれ入口（排気通路）側及び出口（吸気通路）側 EGR 制御バルブ 140、140' がそれぞれ設けられている。

【0005】この従来技術の排気ガス再循環装置は、図 9 に示すように、エンジンの低負荷時には入口側と出口側との両方の EGR 制御バルブ 140、140' を全開状態として EGR ガスの再循環量を最大とし、部分負荷又は中負荷時には、入口側 EGR 制御バルブ 140 は全開状態としたまま出口側 EGR 制御バルブ 140' を半開状態に制御して EGR ガスの再循環量を減少し、高負荷時には、両方の EGR 制御バルブ 140、140' を全閉状態として排気タービン過給機 118 の出力を最大としている。

【0006】特に、高負荷時には、入口側 EGR 制御バルブ 140 が全閉状態となって排気ガスの圧力が再循環通路 136 によって減衰されることがないため、排気タービン過給機 118 を高い過給効率で駆動することができ、また出口側 EGR 制御バルブ 140' が全閉状態となって高いブースト圧によって吸気が再循環通路に逆流することがなく、排気ガス再循環装置が過給機の駆動に支障となることがないので有利である。

【0007】しかし、この従来技術の排気ガス再循環装置は、高負荷時には、煙対策上、排気ガス再循環制御を全く行わないため、高負荷時の黒煙が悪化する前でも排気ガス再循環が全く行われなかった。

【0008】また、この従来技術の排気ガス再循環装置は、高負荷時にのみ両 EGR 制御バルブ 140、140' を閉じるので、特にエンジンを急加速した場合の制御はされておらず、未だ両 EGR 制御バルブ 140、140' が開いている時に、過剰な EGR ガスが吸気通路 120 に導入されて黒煙が増大する欠点があった。

【0009】

【発明が解決しようとする課題】本発明が解決しようとする課題は、排気ガス再循環作用が過給機の駆動に支障がなく、且つ高負荷時に黒煙が悪化する限界まで EGR 制御を行うことができる上に急加速の如き過渡運転時に過剰な EGR ガスが吸気通路に導入されて黒煙が発生することがないようにした過給機付き多気筒エンジンの排

気ガス再循環装置を提供することにある。

【0010】

【課題を解決するための手段】本発明の第1の課題解決手段は、複数の気筒を着火順序が各群内で連続しないように複数の気筒群に分割し、これらの複数の気筒群の各気筒群毎に排気通路から吸気通路に連通するように設置されて各気筒群の排気通路から排出された排気ガスを吸気通路へ再循環する複数の再循環通路と、各再循環通路の相応する排気通路側連通口にそれぞれ設けられて各気筒群の排気通路から排出された排気ガスの再循環量を制御する複数の再循環制御バルブと、再循環通路の吸気通路側連通口に設けられ通常では全開しているがエンジンの高負荷時に全閉又は半開状態にあるシャットオフバルブとを備えていることを特徴とする過給機付き多気筒エンジンの排気ガス再循環装置を提供することにある。

【0011】本発明の第2の課題解決手段は、第1の課題解決手段による過給機付き多気筒エンジンの排気ガス再循環装置であって、エンジンの定常時における中負荷域で、シャットオフバルブは全開のまま複数の再循環制御バルブは半開状態に制御されることを特徴とする過給機付き多気筒エンジンの排気ガス再循環装置を提供することにある。

【0012】本発明の第3の課題解決手段は、第1又は第2の課題解決手段による過給機付き多気筒エンジンの排気ガス再循環装置であって、シャットオフバルブは、エンジンの非定常時において瞬時に全閉状態にされて排気ガスの吸気通路への再循環を遮断するように制御されることを特徴とする過給機付き多気筒エンジンの排気ガス再循環装置を提供することにある。

【0013】本発明の第4の課題解決手段は、第3の課題解決手段による過給機付き多気筒エンジンの排気ガス再循環装置であって、シャットオフバルブは、アクセルに応動していることを特徴とする過給機付き多気筒エンジンの排気ガス再循環装置を提供することにある。

【0014】このように、複数の気筒を着火順序が各群内で連続しないように複数の気筒群に分割し、これらの複数の気筒群の各気筒群毎に排気通路から吸気通路に連通するように設置されて各気筒群の排気通路から排出された排気ガスを吸気通路へ再循環する複数の再循環通路を設置したので、分割された気筒群における再循環通路内のデッドボリュームを最小限にすることができ、排気タービンを駆動する際の排気ガスの圧力を低下することがなく、排気タービン過給機の通常の動作時の性能に悪影響を及ぼすことがない。

【0015】また、再循環制御バルブは、排気通路側連通口に設けられて各気筒群の排気通路から排出された排気ガスの再循環量を制御し、低負荷又は中負荷領域では、シャットオフバルブは、全開状態でシャットオフバルブがないと同じか半開状態で僅かに絞られた状態にあるが、既に述べたように、再循環通路は気筒群毎に分割

されていて最小限のボリュームに抑制されているので、通常の排気ガスの再循環量は、この排気通路側で制御されても、吸気通路側のボリュームを拡大することがなく、従ってEGR制御の応答性を低下することがなく、目標のEGR率を容易に確保することができる。

【0016】更に、エンジンの高負荷時には、排気通路側の再循環制御バルブが全閉状態となるため排気ガスの圧力が再循環通路によって減衰されることが少ないため、排気タービン過給機を高い過給効率で駆動することができ、また吸気通路側のシャットオフバルブが全閉状態となつて高いブースト圧によって吸気が再循環通路に逆流することがなく、排気ガス再循環装置が過給機の駆動に支障となることがない。

【0017】また、高負荷時でも黒煙が悪化する限界までは、排気通路側の再循環制御バルブや吸気通路側のシャットオフバルブを半開状態にすることによって排気ガス再循環を行うように制御することができる。

【0018】シャットオフバルブは、エンジンの定常時では全開しているが、急加速時のような非定常時には、アクセル等の応動して瞬時に全閉状態となつて排気ガスが吸気通路へ再循環するのを遮断するので、過剰な排気ガス（EGRガス）が吸気通路に導入されることがなく、従って黒煙が増大する虞がない。

【0019】

【発明の実施の形態】本発明の実施の形態を図面を参照して詳細に説明すると、図1及び図2は本発明の排気ガス再循環装置10を備えた過給機付き多気筒エンジン12の2つの異なる態様を示し、いずれの態様でも、エンジン10は、6気筒であるのが示されている。吸気管14は、後に述べる排気タービン過給機18を介して吸気マニホルド（吸気通路）20に連通し、また排気管16は、排気タービン過給機18の排気タービンを介して排気マニホルド（排気通路）22に連通している。尚、図1及び図2において、符号24はシリンダブロック、符号26は排気管22に設けられたキゾーストブレーキである。

【0020】多気筒エンジン12は、図1及び図2に示すように、6つの気筒を着火順序が各群内で連続しないように2つの気筒群12A、12Bに分割され、排気マニホルド22は、これらの気筒群12A、12Bに相応して隔壁28によって相互に隔離された2つの排気通路部分22A、22Bから成っている。図1の態様では、吸気マニホルド20は、2つの気筒群12A、12Bで相互に隔離されていないが、図2の態様では、吸気マニホルド20は、2つの気筒群12A、12Bに相応して隔壁30によって相互に隔離された2つの吸気通路部分20A、20Bから成っている。

【0021】排気タービン過給機18は、図1及び図2に示すように、吸気管14の途中に配置されて吸気を圧縮して昇圧するコンプレッサ32と、このコンプレッサ

10

20

30

40

50

32を駆動する排気タービン34とから成り、排気タービン34は、排気マニホールド22と排気管16との間に配置されて排気ガスによって駆動される。尚、図示していないが、排気タービン過給機18のコンプレッサ32の下流側の吸気管部分にはインタクーラが設けられていてもよい。

【0022】本発明の排気ガス再循環装置10は、2つの気筒群12A、12Bの各気筒群毎に排気通路部分22A、22Bから吸気通路20（図1参照）又は吸気通路部分20A、20B（図2参照）に連通するように設置されて各気筒群12A、12Bの排気通路22A、22Bから排出された排気ガスを吸気通路20（図1参照）又は吸気通路部分20A、20B（図2参照）へ再循環する2つの再循環通路36A、36Bを備えている。図1の態様では、2つの再循環通路36A、36Bは、吸気通路20側で二又状に接続されて吸気通路20に連通しているが、図2の態様では、2つの再循環通路36A、36Bは、それぞれ吸気マニホールド20のそれぞれの吸気通路部分20A、20Bに連通している。

【0023】本発明の排気ガス再循環装置10は、各再循環通路36A、36Bの相応する排気通路側連通口38A、38Bにそれぞれ設けられて各気筒群12A、12Bの排気通路部分22A、22Bから排出された排気ガスの再循環量を制御する2つの再循環制御バルブ40A、40Bと、再循環通路36A、36Bの吸気通路側連通口42（図1参照）又は42A、42B（図2参照）に設けられ通常では全開しているがエンジンの高負荷時に全閉状態又は半開状態にされるシャットオフバルブ44（図1の態様）又は44A、44B（図2の態様）とを更に備えている。

【0024】図1及び図2に示すように、排気ガス再循環装置10は、定常運転時には、燃料噴射量、エンジンの回転数、吸入空気量又は排気ガス中の酸素濃度等の種々のファクタを検出するファクタ検出手段46からの種々のファクタ検出信号に基づいて再循環制御バルブ40A、40Bを制御する制御信号を発生するCPUの如き制御手段48を備えている。制御手段48が再循環制御バルブ40A、40Bを制御する状態は図3及び図4を参照して本発明の装置の動作と共に後に詳細に述べる。

【0025】制御手段48は、エンジンの高負荷が検出された時にシャットオフバルブ44又は44A、44Bを閉じるシャットオフバルブ遮断信号を発生し、またエンジンの非定常時（特に急加速時に）にシャットオフバルブ44又は44A、44Bを瞬時に全閉状態にして排気ガスの吸気通路20又は吸気通路部分20A、20Bへの再循環を遮断するように制御する非定常時遮断信号を発生する。制御手段48は、図1及び図2に示すように、加速時、アクセル50の急な踏み込みによってシャットオフバルブ44を瞬時に閉じる非定常時遮断信号を発生するようにアクセル50の踏み込み圧力を検出するアクセ

ル圧力検出手段52からアクセル急踏み込み検出信号を受ける。

【0026】シャットオフバルブ44、44A、44B（以下符号44で代表する）の一例が図6及び図7に示されており、このシャットオフバルブ44は、入口54と出口56とを有するケーシング58と、このケーシング58内に配置され枢支軸60によって揺動自在に支持されたバタフライ状のバルブ本体62と、このバルブ本体62を開閉駆動するアクチュエータ64とから成っている。図示の態様では、アクチュエータ64は、ケーシング58の外部で枢支軸60に連結された略U字形のレバー66と、ケーシング58に支持されレバー66の自由端に枢動自在にピボット連結されたピストンロッド68aを有するエアシリンダ68とから成っている。

【0027】エアシリンダ68は、アクセル圧力検出手段52からのアクセル急踏み込み検出信号を受けて制御手段48が発生する遮断指令に基づいてピストンロッド68aを伸長するように駆動され、バタフライ状のバルブ本体62を閉じて再循環通路36A、36Bの吸気通路側連通口42、42A、42Bを閉じる。エアシリンダ68は、エアの圧縮作用が働いてバタフライ状のバルブ本体62を弾性的に閉じることができる。

【0028】次に、本発明の排気ガス再循環装置10の動作を図3及び図4を参照して詳細に述べる。図1の排気ガス再循環装置10は、エンジン回転速度及び負荷率に応じてシャットオフバルブ44及び再循環制御バルブ40A、40Bを図3に示すように制御するが、いずれの場合も、シャットオフバルブ44は、低負荷及び中負荷領域では全開状態にあり、また高負荷領域では全閉又は半開状態にある。従って低負荷又は中負荷領域では、シャットオフバルブ44はないのと全く同じか僅かに絞られた状態になって再循環通路36A、36Bが吸気通路側に連通して吸気通路側のボリュームを拡大するが、再循環通路36A、36Bは、気筒群毎に分割されているので、拡大されるボリュームは最小限に抑制され、従って低負荷又は中負荷領域でのEGR制御の応答性を低下することがなく、所定のEGR率を容易に得ることができる。尚、EGR率は、EGRガス量／（吸入混合気量＋EGRガス量）で表される。

【0029】図3に示すように、エンジンの低負荷領域では、再循環制御バルブ40A、40Bは、エンジン回転速度が低速又中速の場合には、全開又は半開状態に、また高速の場合には、全開状態に制御されて所定のEGR率が得られる。一方、エンジンの中負荷領域では、再循環制御バルブ40A、40Bは、エンジン回転速度のいかに拘らず半開状態に制御されて所定のEGR率が確保される。

【0030】一方、同じく図3に示すように、エンジンの高負荷領域では、再循環制御バルブ40A、40Bは、エンジン回転速度のいかに拘らず、全閉に制御さ

れるので、排気タービン 34 の駆動時に排気ガスの圧力が再循環通路 36 A、36 B によって減衰されることがなく、過給機 18 の過給効率が低下するのが抑制される。また、既に述べたように、エンジンの高負荷領域で、シャットオフバルブ 40 は、全閉であるので、再循環通路 36 A、36 B が完全に吸気マニホールド（吸気通路）20 から遮断されるため、過給機 18 から過給される吸気が再循環通路 36 A、36 B に入り込むのが抑制され、過給作用を抑制することができない。

【0031】また、この高負荷時でも、図 3 に示すように、黒煙が悪化する限界まで、排気通路側の再循環制御バルブ 40 A、40 B や吸気通路側のシャットオフバルブ 44 を比例制御によって半開状態にすることによって排気ガス再循環を行うように制御することができる。

【0032】次に、エンジン 12 の非定常運転時、例えば、エンジン 12 を急加速するためアクセル 50 を急激に踏み込むと、アクセル圧力検出手段 52 がアクセルの急加速を検出してこれを制御手段 48 に入力するので、制御手段 48 は、シャットオフバルブ 40 を瞬時に全閉状態となるように制御し、再循環通路 36 A、36 B 内の排気ガスが吸気マニホールド（吸気通路）へ再循環するのを遮断する。従って、エンジンの急加速時に過剰な排気ガス（EGR ガス）が吸気マニホールド（吸気通路）20 に導入されることがなく、空気過剰率の低下を抑制するので、排気ガス内に黒煙が増大するのを抑制することができる。

【0033】図 2 の排気ガス再循環装置 10 は、シャットオフバルブ 44 A、44 B が各再循環通路 36 A、36 B 毎に設けられているが、これらのシャットオフバルブ 44 A、44 B は、図 4 に示すように、図 1 の排気ガス再循環装置 10 のシャットオフバルブ 40 と同様に相互に同期して動作することを除いて図 1 の排気ガス再循環装置 10 の動作と全く同じである。

【0034】本発明の異なる実施の態様が図 5 に示されており、この態様の排気ガス再循環装置 10 は、吸気マニホールド 20 に隔壁を有しないが、2 つの再循環通路 36 A、36 B が別個のシャットオフバルブ 44 A、44 B を介して吸気マニホールド（吸気通路）20 に連通していることを除いて図 2 の実施の態様と同じであり、またその動作も図 2 の実施の態様と同じであるのでその説明も省略する。

【0035】

【発明の効果】本発明によれば、上記のように、複数の気筒を着火順序が各群内で連続しないように複数の気筒群に分割し、これらの複数の気筒群の各気筒群毎に排気通路から吸気通路に連通するように設置されて各気筒群の排気通路から排出された排気ガスを吸気通路へ再循環する複数の再循環通路を設置したので、分割された気筒群における再循環通路のデッドボリュームを最小限にすることができるため、排気タービンの動作時に、排気ガ

スの圧力を低下することがなく、排気タービン過給機の通常の動作時の性能に悪影響を及ぼすことがない。

【0036】また、再循環制御バルブは、排気通路側連通口に設けられて各気筒群の排気通路から排出された排気ガスの再循環量を制御し、低負荷又は中負荷領域では、シャットオフバルブは全開状態でシャットオフバルブがないと同じか半開状態で僅かに絞られた状態にあるが、再循環通路は気筒群毎に分割されていて最小限の容量に抑制されているので、通常の排気ガスの再循環量は、この排気通路側で制御されても、吸気通路側のボリュームを拡大することがなく、従って EGR 制御の応答性を低下することがなく、所定の EGR 率を容易に確保することができる。

【0037】更に、エンジンの高負荷時には、排気通路側の再循環制御バルブが全閉となるため排気ガスの圧力が再循環通路によって減衰されることが少ないため、排気タービン過給機を高い過給効率で駆動することができ、また吸気通路側のシャットオフバルブが全閉となって高いブースト圧によって吸気が再循環通路に逆流することがなく、排気ガス再循環装置が過給機の駆動に支障となることがない。

【0038】また、高負荷時でも、黒煙が悪化する限界まで、排気通路側の再循環制御バルブや吸気通路側のシャットオフバルブを比例制御によって半開状態にすることによって排気ガス再循環を行うように制御することができる。

【0039】また、シャットオフバルブは、エンジンの定常時では全開又は半開状態にあるが、急加速時のような非定常時には、アクセルの急加速等に応動して瞬時に閉じて排気ガスの吸気通路への再循環を遮断するので、過剰な排気ガス（EGR ガス）が吸気通路に導入されることがなく、従って黒煙が増大する虞がない。

【図面の簡単な説明】

【図 1】本発明の 1 つの実施の態様による排気ガス再循環装置を備えた過給機付き多気筒エンジンの概略系統図である。

【図 2】本発明の他の実施の態様による排気ガス再循環装置を備えた過給機付き多気筒エンジンの概略系統図である。

【図 3】図 1 の実施の態様による排気ガス再循環装置の再循環バルブ及びシャットオフバルブの動作説明図である。

【図 4】図 2 の実施の態様による排気ガス再循環装置の再循環バルブ及びシャットオフバルブの動作説明図である。

【図 5】本発明の更に他の実施の態様による排気ガス再循環装置を備えた過給機付き多気筒エンジンの概略系統図である。

【図 6】本発明に用いられるシャットオフバルブの下面図である。

【図7】図6のシャットオフバルブの上面図である。

【図8】従来技術の排気ガス再循環装置を備えた過給機付き多気筒エンジンの概略系統図である。

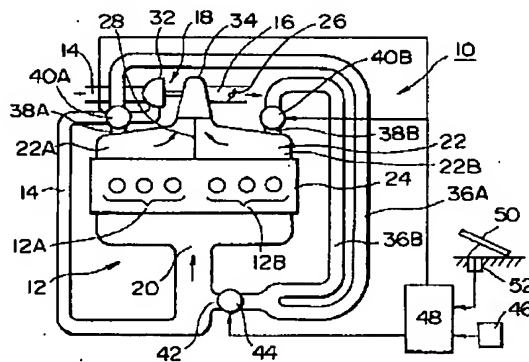
【図9】図8の従来技術による排気ガス再循環装置のEGR制御バルブの動作説明図である。

【符号の説明】

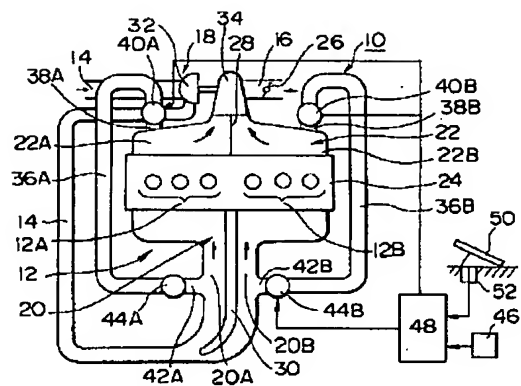
10 排気ガス再循環装置
12 過給機付き多気筒エンジン
12A 1つの気筒群
12B 他の1つの気筒群
14 吸気管
16 排気管
18 排気タービン過給機
20 吸気マニホールド（吸気通路）
20A 吸気通路部分
20B 吸気通路部分
22 排気マニホールド（排気通路）
22A 排気通路部分
22B 排気通路部分
24 シリンダブロック
26 エキゾーストブレイキ
28 隔壁
30 隔壁
32 コンプレッサ
34 排気タービン

* 36A 再循環通路
36B 再循環通路
38A 排気通路側連通口
38B 排気通路側連通口
40A 再循環制御バルブ
40B 再循環制御バルブ
42 吸気通路側連通口
42A 吸気通路側連通口
42B 吸気通路側連通口
10 44 シャットオフバルブ
44A シャットオフバルブ
44B シャットオフバルブ
46 ファクタ検出手段
48 制御手段
50 アクセル
52 アクセル圧力検出手段
54 入口
56 出口
58 ケーシング
20 60 枢支軸
62 バタフライ状のバルブ本体
64 アクチュエータ
66 レバー
68 エアシリンダ
* 68a ピストンロッド

【図1】



【図2】



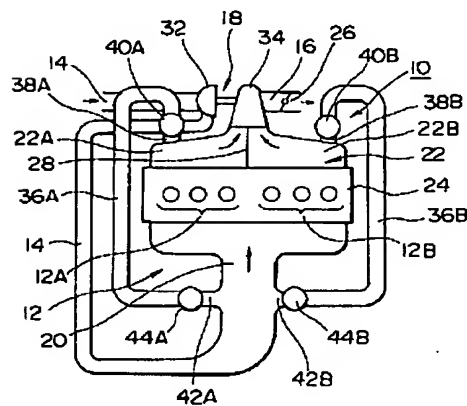
【図3】

エンジン回転速度	低速			中速			高速		
バルブ	44	40	40	44	40	40	44	40	40
負荷	A	B		A	B		A	B	
高 負 荷	全 閉 又 は 半 開			全 閉 又 は 半 開			全 閉 又 は 半 開		
中 負 荷	全 開	半 開		全 開	半 開		全 開	半 開	
低 負 荷	全 開	全 開 又 は 半 開		全 開 又 は 半 開	全 開		全 開		

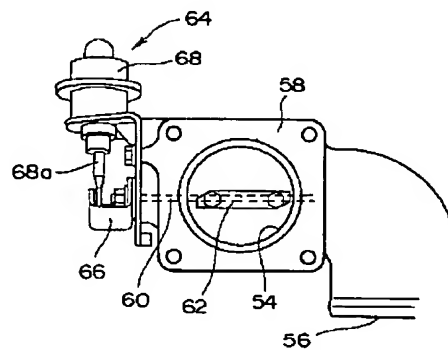
【図4】

エンジン回転速度	低速				中速				高速			
バルブ	44	44	40	40	44	44	40	40	44	44	40	40
負荷	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
高 負 荷	全 閉 又 は 半 開				全 閉 又 は 半 開				全 閉 又 は 半 開			
中 負 荷	全 開	半 開			全 開	半 開			全 開	半 開		
低 負 荷	全 開	全 開 又 は 半 開			全 開	全 開 又 は 半 開			全 開			

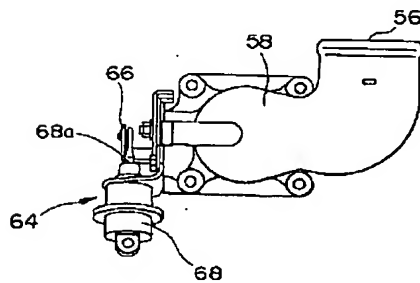
【図5】



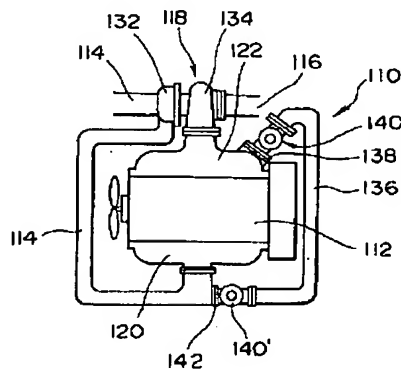
【図6】



【図7】



【図8】



【図9】

エンジン回転速度	低速		中速		高速	
バルブ 負荷	140	140'	140	140'	140	140'
高 負 荷	全 閉		全 閉		全 閉	
中 負 荷	全開	半開	全開	半開	全開	半開
低 負 荷	全 開		全 開		全 開	

フロントページの続き

(51)Int.Cl. ⁶	識別記号	庁内整理番号	F I	技術表示箇所
F 0 2 M 25/07	5 7 0		F 0 2 M 25/07	5 7 0 P
F 0 2 D 21/08			F 0 2 D 21/08	L
	3 1 1			3 1 1 B
23/00			23/00	J
41/02	3 0 1		41/02	3 0 1 E